

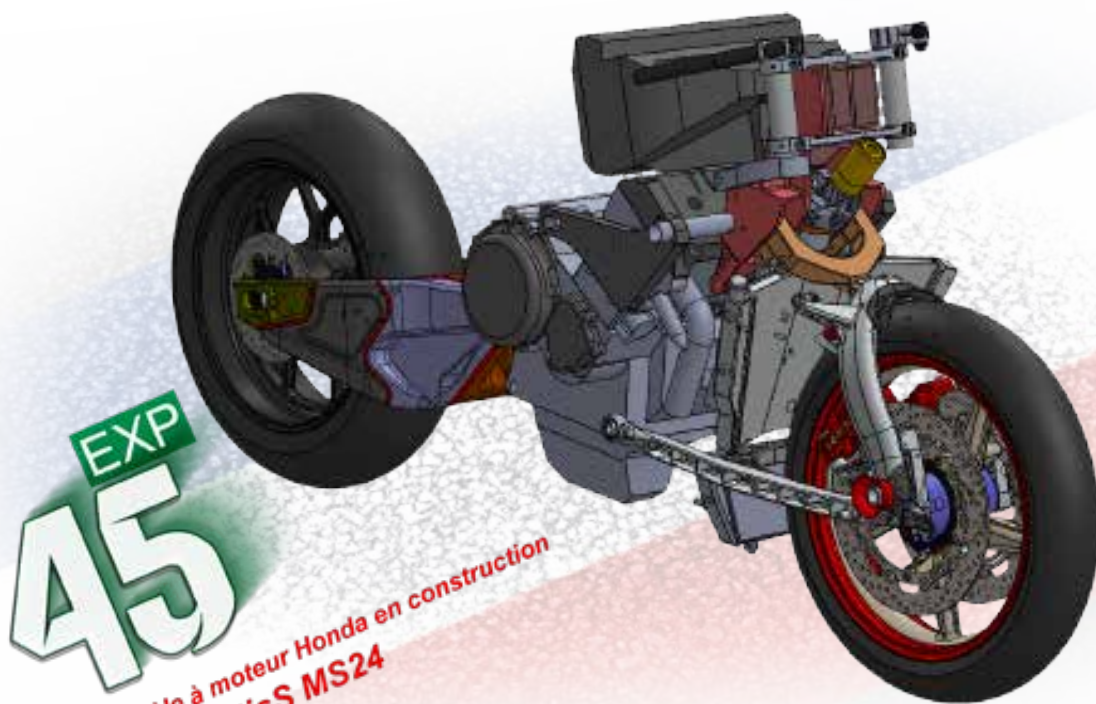


## TEAM METISS

DOSSIER DE PRESSE / PRESS KIT  
2024



CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE MOTO  
ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP  
CATÉGORIE EXPERIMENTAL



Nouveau modèle à moteur Honda en construction  
**MetisS MS24**

# SOMMAIRE

## SUMMARY

<b>L'âme METISS</b> .....	<b>3</b>	<b>The METISS soul</b> .....	<b>3</b>
<b>Hommage à Jean-Bertrand Bruneau</b> .....	<b>4</b>	<b>Tribute to Jean-Bertrand Bruneau</b> .....	<b>4</b>
<b>Spécification technique MetisS MS-JBB23</b> .....	<b>6</b>	<b>MetisS MS-JBB23 technical specification</b> .....	<b>6</b>
<b>Spécification technique MetisS MS-JBB24</b> .....	<b>8</b>	<b>MetisS MS-JBB24 technical specification</b> .....	<b>8</b>
<b>Concept JBB (T.S.S.2)</b> .....	<b>10</b>	<b>JBB Concept (T.S.S.2)</b> .....	<b>10</b>
<i>Eléments constitutants</i> .....	<b>10</b>	<i>Components</i> .....	<b>10</b>
<i>Changement de roue</i> .....	<b>11</b>	<i>Front wheel change</i> .....	<b>11</b>
<i>Cinématique direction / suspension</i> .....	<b>11</b>	<i>Kinematics steering / suspension</i> .....	<b>11</b>
<b>R&amp;D / Le savoir-faire</b> .....	<b>12</b>	<b>R&amp;D / The Know-How</b> .....	<b>12</b>
<b>Formation/Intégration</b> .....	<b>13</b>	<b>Training/Integration</b> .....	<b>13</b>
<b>L'équipe</b> .....	<b>13</b>	<b>The Team</b> .....	<b>13</b>
<b>Historique des modèles</b> .....	<b>14</b>	<b>Models History</b> .....	<b>14</b>
<b>Palmarès</b> .....	<b>17</b>	<b>Records</b> .....	<b>17</b>
<b>Calendrier</b> .....	<b>18</b>	<b>Calendar</b> .....	<b>18</b>

# L'ÂME METISS

## THE METISS SOUL

L'équipe METISS est une petite structure au statut d'association régie par la loi du 1er Juillet 1901 et le décret du 16 Août 1901. L'association acronyme M.E.T.I.S.S. (Moto Experimental Team Innovation Sport System) se veut le regroupement de passionnés spécialisés dans leur art et excellent de par leur savoir-faire au bénéfice de l'équipe et de son efficacité.

L'équipe METISS est la branche compétition du service R&D de la technologie T.S.S.

Une volonté et un désir de concevoir une moto qui se veut être le fruit de réflexions basées sur la connaissance de la physique appliquée au 2 roues motorisé. Réalisation et fabrication de prototypes développés lors de tests et d'épreuves internationales confrontant la technologie du petit constructeur français MetisS aux machines des grands constructeurs mondiaux.

L'âme METISS est celui d'un constructeur qui ne se contente pas des solutions d'antan et cherche des solutions innovantes basées sur la cinématique d'un 2 roues motorisé.

The team METISS is a small structure with the status of association governed by the law of July 1, 1901 and the decree of August 16, 1901. The association acronym M.E.T.I.S.S. (Moto Experimental Team Innovation Sport System) wants to be a group of enthusiasts specialized in their art and excelling by their know-how for the benefit of the team and its efficiency.

The METISS team is the competition branch of the R & D department of the T.S.S.

A desire to design a motorcycle that wants to be the sum of reflections based on the knowledge of physics applied to 2 wheels motorized. Realization and manufacturing of prototypes developed during tests and international races confronting the technology of the small French manufacturer MetisS with the motorbike of the great world manufacturers.

The METISS soul is that of a manufacturer who is not satisfied with the solutions of yesteryear and is looking for innovative solutions based on the kinematics of a motorized 2 wheelers.



# HOMMAGE

## TRIBUTE

*Jean-Bertrand Bruneau  
(concept JBB)*



L'équipe METISS, en développant le concept JBB, continue à rendre hommage chaque saison à son ami inventeur et concepteur du T.S.S. (concept JBB) disparu brutalement le 27 Novembre 2020 à l'âge 73 ans.

L'Histoire MetisS n'aurait bien évidemment jamais existé sans lui.

Elle prit son origine au Mans en 2004 durant le Grand Prix de France Moto. Là où la rencontre entre Emmanuel Cheron (Team Manager associé de Stéphane Vadé du Team JLC Moto Ulteamatum) et Jean-Bertrand Bruneau (Concepteur du T.S.S., JBB) opéra son œuvre.

Jean-Bertrand Bruneau (JBB), le concepteur, l'inventeur, l'humanisme du Personnage restera à tout jamais dans nos mémoires ainsi que tous ceux qui ont eu l'honneur de le croiser. Aussi l'équipe METISS est très fière, consciente et sera éternellement reconnaissante au destin d'avoir mis sur son chemin un tel génie passionné qui ai fait confiance à notre équipe pour nous délivrer son savoir et développer ensemble sa technologie (T.S.S.) depuis plus de 15 ans dans les plus grandes courses d'Endurance Moto.

The METISS team, by developing the JBB concept, continues to pay tribute each season to its friend, inventor and designer of the T.S.S. (JBB concept) suddenly disappeared on November 27, 2020 at the age of 73.

The MetisS Story obviously would never have existed without him. It originated at Le Mans in 2004 during the French Moto Grand Prix. Where the meeting between Emmanuel Cheron (Associate Team Manager of Stéphane Vadé of Team JLC Moto Ulteamatum) and Jean-Bertrand Bruneau (Designer of T.S.S., JBB) operated his work.

Jean-Bertrand Bruneau (JBB), the designer, the inventor, the humanism of the Character will remain forever in our memories as well as all those who had the honor to meet him. Also the METISS team is very proud, aware and will be eternally grateful to the fate of having put in its path such a passionate genius who trusted our team to deliver us its knowledge and jointly develop its technology (T.S.S.) for more than 15 years in the biggest races Motorcycle Endurance.



Jean-Bertrand Bruneau était un homme passionné, un vrai, qui trouvait que rien n'était figé dans ce monde, et que tout est fait pour évoluer.

Jean-Bertrand Bruneau, dit «JBB», né aux Mans en 1947, est depuis son adolescence, passionné par tout ce qui touche aux sports mécaniques. Parallèlement à cette passion, il suivit de hautes études dentaires. Car ce père de famille est dentiste de profession et autodidacte de la mécanique.

Sa passion se fixe sur la moto par goût, après avoir été pilote d'endurance et moniteur à l'école de pilotage moto de l'A.C.O. pendant 4 ans, c'est le concepteur qui va prendre le dessus. Et plus particulièrement dans la technique moto qui lui semble plus susceptible d'évoluer que la technique automobile.

C'est ainsi que Jean-Bertrand Bruneau, baignant dans le milieu de la compétition, va abreuver la technique moto de ses conceptions originales. La qualité de ses parties cycles lui a valu de voir son nom associé à ceux de pilotes comme Jacques Bolle, Hervé Guilleux ou même Marc Fontan à ses débuts.

S'il est à noter que Jean-Bertrand Bruneau retient notre attention surtout par sa capacité à trouver des solutions techniques dans le domaine de la moto, il faut relever que cela ne s'arrête pas et ne se limite pas uniquement à ce domaine. Il avait pour philosophie ou par nature de vouloir faire évoluer les choses pour pouvoir en tirer la quintessence, que ce soit dans sa profession ou dans tout ce qui touche aux sports mécaniques. Homme à l'esprit très ouvert, Jean-Bertrand Bruneau était à l'écoute de tout, et ne rejetait rien sans en avoir fait une étude approfondie. Son attention et sa curiosité étaient toujours en éveil, il n'a cessé de vouloir faire évoluer la technique dans son ensemble, pour une recherche de plus grande efficacité, avec un souci majeur, la simplicité.

Merci pour tout, Jean-Bertrand...

Le Team METISS

Jean-Bertrand Bruneau was a passionate man, a real one, who found that nothing was frozen in this world, and that everything is done to evolve.

Jean-Bertrand Bruneau, known as "JBB", born in Les Mans in 1947, has been passionate about everything related to motor sports since his adolescence. At the same time as this passion, he pursued advanced dental studies. Because this father is a dentist by profession and self-taught in mechanics.

His passion was fixed on motorcycles out of taste, after having been an endurance rider and instructor at the ACO motorcycle riding school. For 4 years, the designer will take over. And more particularly in motorcycle technology which seems to him more likely to evolve than automotive technology.

This is how Jean-Bertrand Bruneau, immersed in the world of competition, will imbue motorcycle technique with his original designs. The quality of its cycle parts has earned it to see its name associated with those of pilots like Jacques Bolle, Hervé Guilleux or even Marc Fontan in his early days.

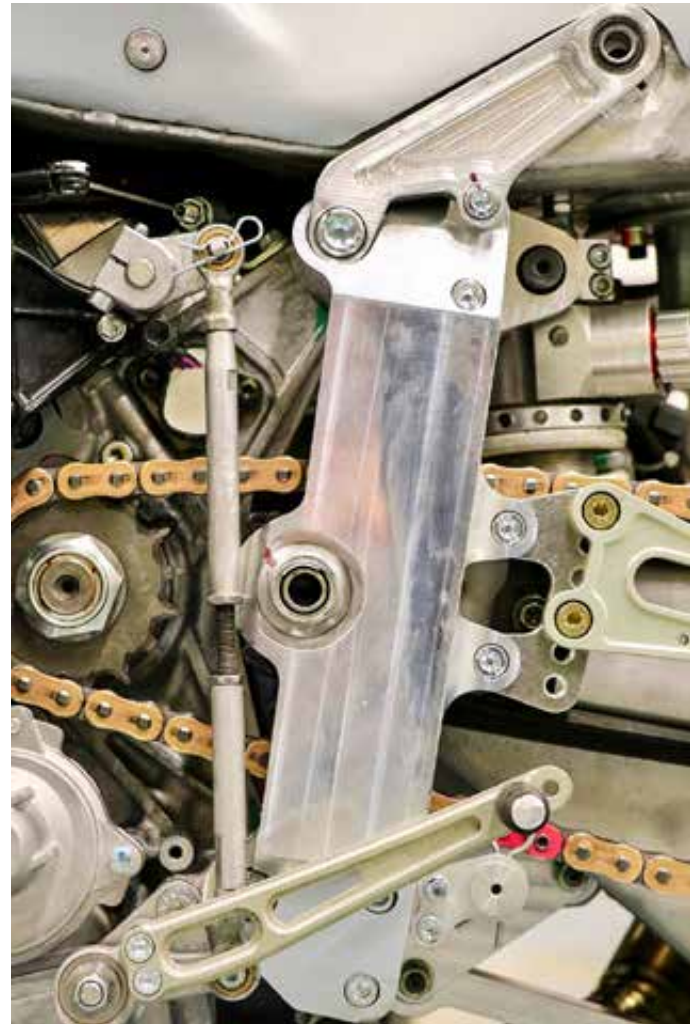
While it should be noted that Jean-Bertrand Bruneau holds our attention above all for his ability to find technical solutions in the field of motorcycles, it should be noted that this does not stop and is not limited only to this field. His philosophy or by nature was to want to make things evolve in order to be able to extract the quintessence, whether in his profession or in everything related to motor sports. A very open-minded man, Jean-Bertrand Bruneau listened to everything, and did not reject anything without having done a thorough study of it. His attention and curiosity were always on the alert, he never stopped wanting to develop the technique as a whole, for a search for greater efficiency, with a major concern, simplicity.

Thank you for everything, Jean-Bertrand ...

The METISS Team

# NETISS

## NSJ33-23



## MOTEUR

- Type : Quatre-cylindres en ligne
- Distribution : Double arbre à cames en tête à calage variable VVT, quatre soupapes par cylindre
- Refroidissement : Liquide
- Cylindrée : 1000 cc
- Alésage x course : 76 x 55.1 mm
- Compression : 13.2:1
- Alimentation : Injection
- Puissance : 202 ch à 13 200 tr/min
- Couple : 12 mkg à 10 800 tr/min

## TRANSMISSION

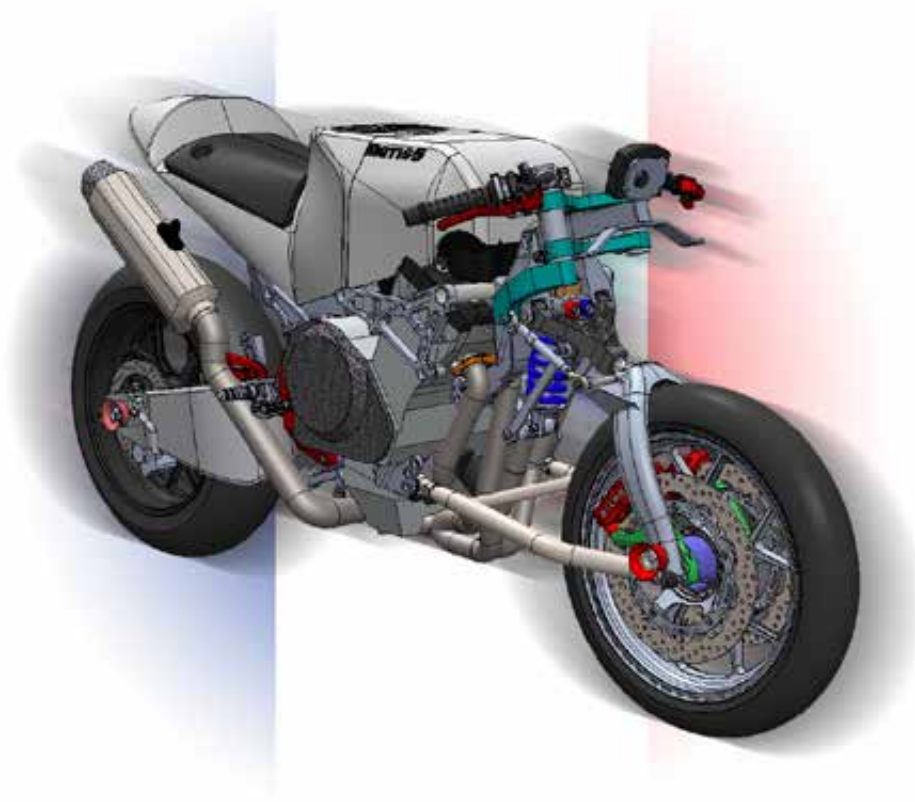
- Embrayage : Multidisque en bain d'huile, antidribble
- Boîte de vitesses : Manuelle, 6 vitesses
- Transmission finale : Chaîne

## SUSPENSION

- Suspension Avant : Mono Amortisseur Öhlins
- Suspension Arrière : Mono Amortisseur Öhlins

## CHÂSSIS

- Moteur porteur
- Monobloc Selle-Réservoir
- Train Avant : T.S.S. 2 (Triangular Steering System) concept JBB
- Suspension Arrière : Bras oscillant inversé
- Frein Avant : Double disques Ø 320 mm, étriers monoblocs à montage radial Brembo 4 pistons
- Frein Arrière : Simple disque Ø 220 mm; étrier 2 pistons
- Pneu Avant : 120/70 x 17 (Pirelli)
- Pneu Arrière : 205/60 R 17 KR 108 (Pirelli)



## ENGINE

- Type : Four-cylinder in line
- Distribution : Double overhead camshaft VVT, four valves per cylinder
- Cooling : Liquid
- Size : 1000 cc
- Bore x Stroke : 76 x 55.1 mm
- Compression : 13.2:1
- Feeding : Injection
- Power : 202 hp to 13 200 tr/min
- Torque : 12 mkg to 10 800 tr/min

## TRANSMISSION

- Clutch : Oil immersed multidisc, slipper clutch
- Gearbox : Manual, 6 speeds
- Secondary transmission : Chain

## SUSPENSION

- Front suspension : Öhlins (Single Shock Absorber)
- Rear suspension : Öhlins (Single Shock Absorber)

## FRAME

- A load-bearing engine
- One-piece design Seat-Tank
- Front-end : T.S.S. 2 (Triangular Steering System) JBB Concept
- Rear suspension : Reverse swingarm
- Front brake : Double discs Ø 320 mm, Brembo 4-piston calipers
- Rear brake : Single disc Ø 220 mm; twin-piston caliper
- Front tyre : 120/70 x 17 (Pirelli)
- Rear tyre : 205/60 R 17 KR 108 (Pirelli)



# NETISS

## NS24

*NOUVEAU MODÈLE À MOTEUR HONDA*

*EN CONSTRUCTION*

*PRÉVU POUR LE BOL D'OR 2024*





## MOTEUR

- Type : Quatre-cylindres en ligne 4T
- Distribution : Double arbre à cames en tête, quatre soupapes par cylindre
- Refroidissement : Liquide (eau)
- Cylindrée : 999,7 cc
- Alésage x course : 81 x 48.5 mm
- Compression : 13.4:1
- Alimentation : Double injection électronique PM-DSFI
- Puissance : 160 kW (217 ch) à 14 500 tr/min
- Couple : 112 Nm à 12 500 tr/min
- Corps d'injection : 52 mm

## TRANSMISSION

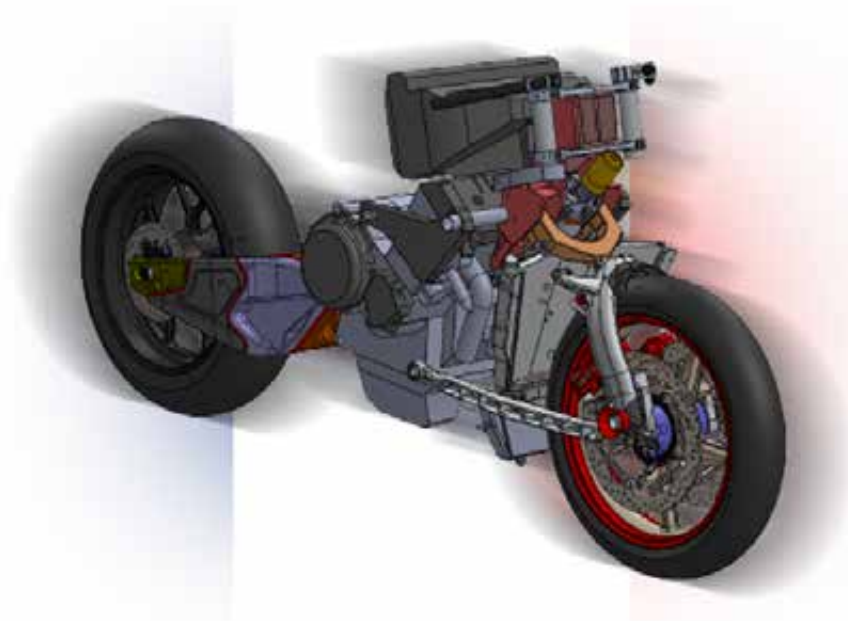
- Embayage : Multidisque en bain d'huile
- Boîte de vitesses : Shifter, 6 vitesses
- Transmission finale : Chaîne

## SUSPENSION

- Suspension Avant : Mono Amortisseur Öhlins
- Suspension Arrière : Mono Amortisseur Öhlins

## CHÂSSIS

- Moteur porteur
- Monobloc Selle-Réservoir
- Train Avant : T.S.S. 2 (Triangular Steering System) concept JBB
- Suspension Arrière : Bras oscillant
- Frein Avant : Double disques Ø 320 mm, étriers monoblocs à montage radial Brembo 4 pistons
- Frein Arrière : Simple disque Ø 220 mm; étrier 1 pistons
- Pneu Avant : 120/70 x 17 (Pirelli)
- Pneu Arrière : 205/60 R 17 KR 108 (Pirelli)



## ENGINE

- Type : Four-cylinder in line 4T
- Distribution : Double overhead camshaft, four valves per cylinder
- Cooling : Liquid (water)
- Size : 999,7 cc
- Bore x Stroke : 81 x 48.5 mm
- Compression : 13.4:1
- Feeding : Double electronic injection PM-DSFI
- Power : 160 kW (217 hp) to 13 200 tr/min
- Torque : 112 Nm to 12 500 tr/min
- Injection body : 52 mm

## TRANSMISSION

- Clutch : Oil immersed multidisc
- Gearbox : Shifter, 6 speeds
- Secondary transmission : Chain

## SUSPENSION

- Front suspension : Öhlins (Single Shock Absorber)
- Rear suspension : Öhlins (Single Shock Absorber)

## FRAME

- A load-bearing engine
- One-piece design Seat-Tank
- Front-end : T.S.S. 2 (Triangular Steering System) JBB Concept
- Rear suspension : Reverse swingarm
- Front brake : Double discs Ø 320 mm, Brembo 4-piston calipers
- Rear brake : Single disc Ø 220 mm; -piston caliper
- Front tyre : 120/70 x 17 (Pirelli)
- Rear tyre : 205/60 R 17 KR 108 (Pirelli)

# LE CONCEPT JBB

## T.S.S. 2 (TRIANGULAR STEERING SYSTEM)

Le T.S.S. 2 dérive, dans le principe, d'un demi-train de suspension automobile à triangles superposés dans lequel on aurait fait pivoter le plan de la roue de 90°.

Le concept de train avant JBB (Jean-Bertrand Bruneau) permet de dissocier la fonction d'amortissement et de direction (cf. dessin 3D-3).

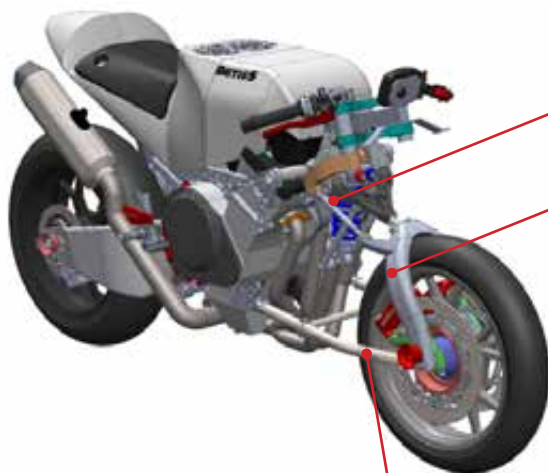
La suspension JBB, vue de profil, est constituée d'un quadrilatère déformable. Dans la partie inférieure, un double bras oscillant est articulé à une extrémité sur les carters moteur et à l'autre sur une rotule placée au coeur du moyeu de roue, dans le plan de symétrie (cf. dessin 3D-1). Ceci permet de construire de vrais triangles, symétriques et de faible section compte tenu de la répartition idéale des efforts. Dans la partie supérieure, "un triangle" est articulé sur le châssis et sur une fourche (porte moyeu) qui le relie au moyeu de roue (cf. dessin 3D-1). La direction s'effectue par l'intermédiaire d'une ou deux biellettes (cas MetisS) reliant le porte moyeu au guidon (cf. dessin 3D-1). Le porte moyeu pivote sur lui-même par l'intermédiaire de rotules à chaque extrémités. L'amortissement s'effectue via le triangle supérieur actionnant l'amortisseur (cf. dessin 3D-2). Les longueurs du bras oscillant et du triangle sont réglables. La fixation de la fourche sur le moyeu de roue est également réglable ce qui permet de modifier l'entraxe entre la rotule insérée dans le moyeu et l'axe de rotation de la roue (déport).

T.S.S. 2 derives, in principle, from a superimposed car suspension half front-end in which the plane of the wheel has been rotated 90° with the lower triangle that opens for disassembly of the wheel (see drawing 3D-2).

The JBB front-end concept (Jean-Bertrand Bruneau) dissociates the damping and steering function (see drawing 3D-3). The JBB suspension, seen in profile, consists of a deformable quadrilateral. In the lower part, a double swingarm is articulated at one end on the engine crankcase and at the other on a ball joint placed in the center of the wheel hub, in the plane of symmetry (see drawing 3D-1). This allows to build true triangles, symmetrical and low section given the ideal distribution of efforts. In the upper part, «a triangle» is articulated on the frame and on a fork (hub carrier) which connects it to the wheel hub (see drawing 3D-1). Steering is via one or two links (MetisS case) connecting the hub carrier to the handlebar (see drawing 3D-1). The hub carrier pivots on itself via ball joints at each end. The damping takes place via the upper triangle actuating the damper (see drawing 3D-2). The lengths of the swingarm and triangle are adjustable. The fixing of the fork on the wheel hub is also adjustable which allows to change the distance between the ball inserted in the hub and the axis of rotation of the wheel (offset).

### ELEMENTS CONSTITUANTS DU T.S.S. 2 : COMPONENTS OF T.S.S. 2 :

dessin 3D-1



TRIANGLE INFÉRIEUR (bras droit fixe)  
LOWER TRIANGLE (fixed right arm)

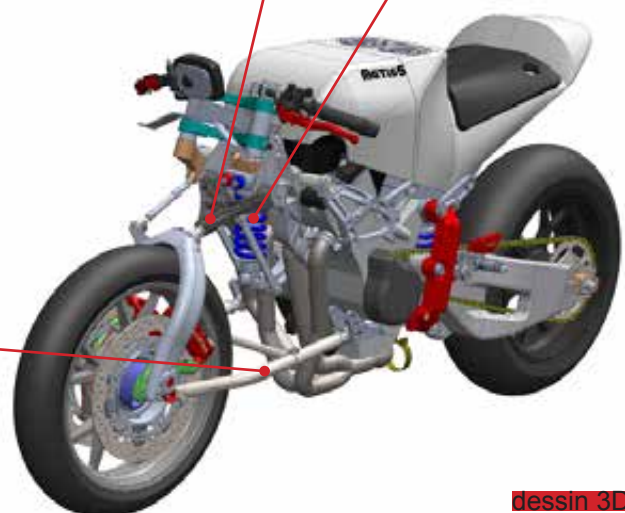
TRIANGLE INFÉRIEUR (bras gauche fixe)  
LOWER TRIANGLE (opening left arm)

BIELLETTES DE DIRECTION  
STEERING LINKAGE

PORTE MOYEU  
HUB CARRIER

TRIANGLE SUPÉRIEUR  
UPPER TRIANGLE

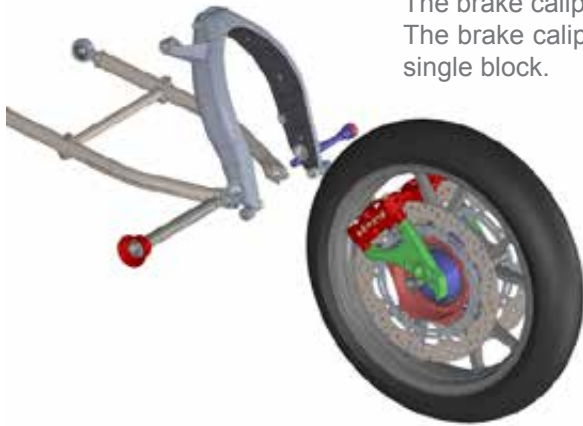
AMORTISSEUR AVANT  
FRONT DAMPER



dessin 3D-2

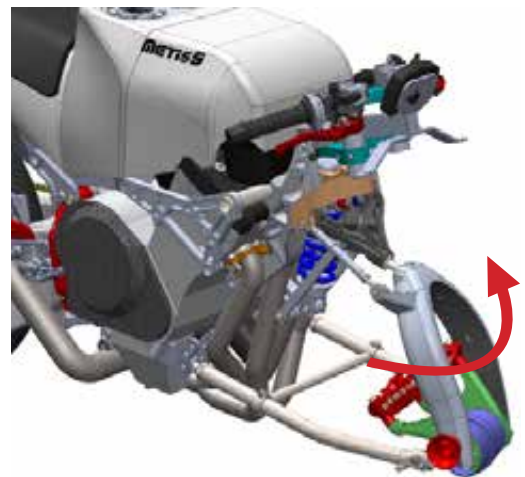
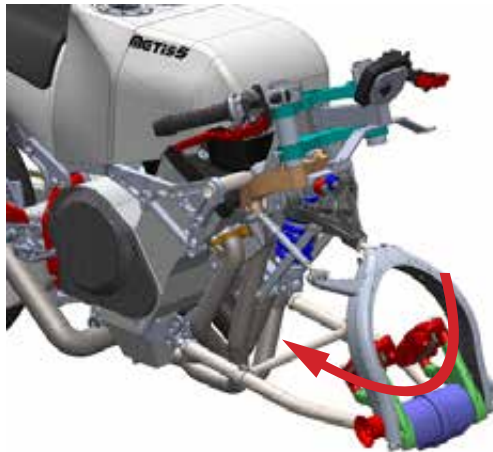
**CHANGEMENT DE ROUE AVANT :**  
**FRONT WHEEL CHANGE :**

Les supports d'étriers sont solidaires du moyeu par empilement.  
Les étriers de frein sortent avec l'ensemble roue-moyeu-disques en un seul bloc.  
The brake calipers supports are integral with the hub by stacking.  
The brake calipers come out with the wheel-hub-discs assembly in a single block.

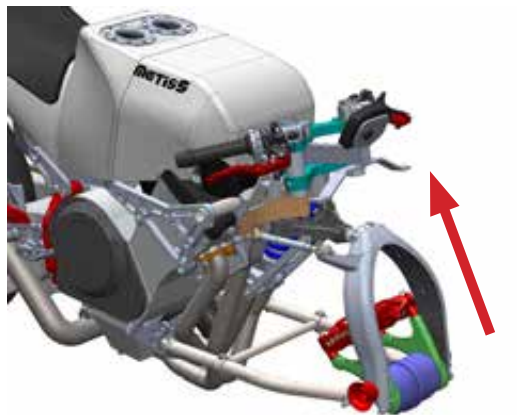


**CINEMATIQUE DIRECTION / SUSPENSION :**  
**KINEMATICS STEERING / SUSPENSION :**

DIRECTION  
STEERING



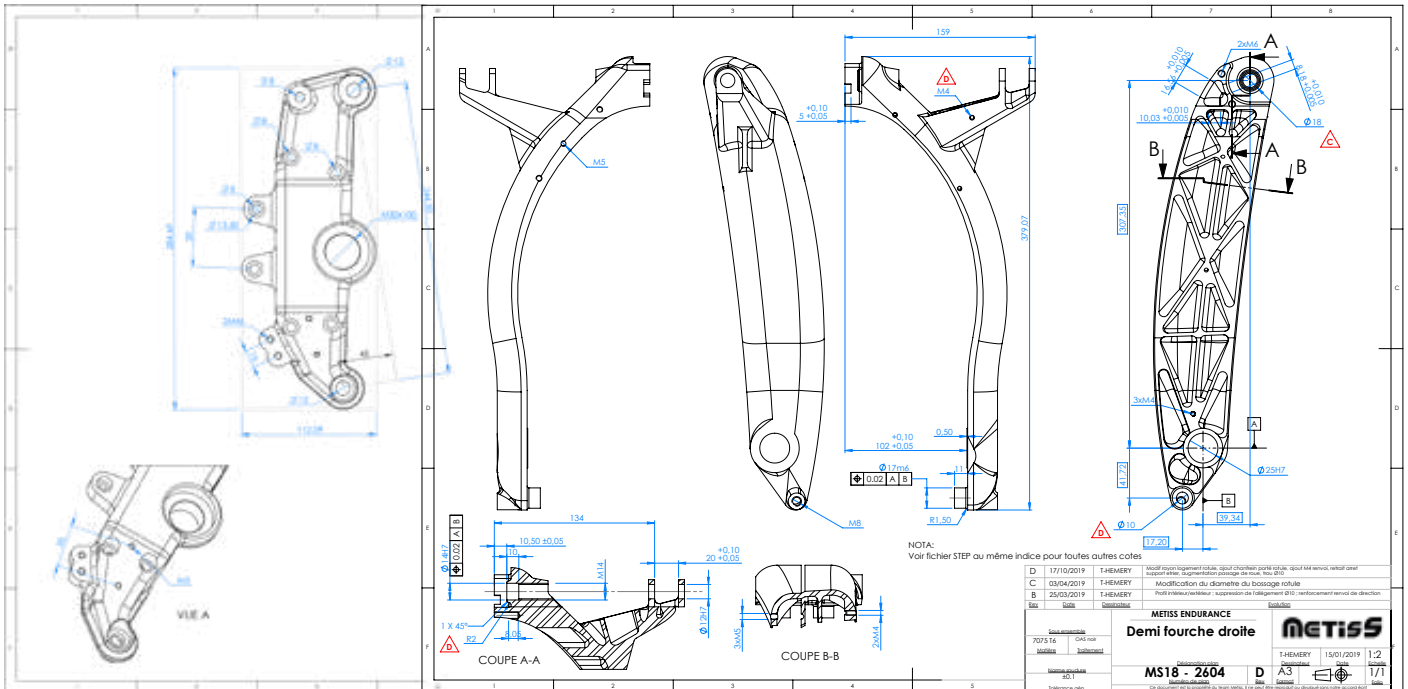
SUSPENSION  
SUSPENSION



dessin 3D-3

# R&D / LE SAVOIR-FAIRE

R&D / THE KNOW-HOW



En s'appuyant sur des années d'études approfondies de la cinématique du 2 roues motorisé, l'équipe METISS trace son propre chemin dans la recherche et l'élaboration de solutions pertinentes et efficaces. Chaque solution est étudiée et prototypée en D.A.O. et C.A.O. pour s'intégrer dans le prototype de course pour validation informatique. A nouvelle solution technologique, dit nouveaux outils, toujours de conception METISS. Vient ensuite le temps du prototypage en impression 3D avant validation et fabrication des pièces définitives. Toute cette matière grise et se savoir-faire est l'âme de l'équipe METISS.

Drawing on years of in-depth studies of motorized 2-wheel kinematics, the METISS team is charting its own path in researching and developing relevant and effective solutions. Each solution is studied and prototyped in D.A.O. and C.A.O. to integrate into the race prototype for validation by computer. A new technological solution, says new tools, always METISS design. Then comes the time of prototyping in 3D printing before validation and manufacture of the final parts. All this thinking and know-how is the soul of the METISS team.



# FORMATION / INTRÉGRATION

## TRAINING / INTEGRATION

Le savoir-faire de l'équipe METISS s'ouvre aux autres en formant et intégrant de nouveaux mécaniciens, techniciens et pilotes désireux d'explorer de nouvelles voies technologiques.

Jean-Bertrand Bruneau, le concepteur du T.S.S., intervient lors de conférences et notamment à la FAC de Sciences du Mans (Université du Maine) : UFR sciences et techniques (module « dynamique des deux roues » de la licence pro « développement des véhicules de compétition »).

Aussi, du spécialiste à l'apprenti en passant par de nouveaux pilotes, l'équipe METISS intègre en son sein diverses forces vives tous formés à la nouvelle technologie que présente le prototype MetisS dans un esprit de réflexion pour développer la technologie du T.S.S. et arriver à l'excellence mécanique.

Technologie ayant pour but de rechercher l'efficacité à travers la compétition moto au niveau international mais aussi technologie visant à améliorer la sécurité intrinsèque d'un 2 roues motorisé routier.

The know-how of the METISS team opens up to others by training and integrating new mechanics, technicians and pilots wishing to explore new technological paths.

Jean-Bertrand Bruneau, the designer of the T.S.S., intervenes at conferences and in particular at the University of Sciences of Le Mans (University of Maine): UFR sciences and techniques (module « dynamics of the two wheels » of the license pro « development of the vehicles of competition »).

Also, from specialist to apprentices and new drivers, the METISS team integrates within it various forces all trained to the new technology presented by the MetisS prototype in a spirit of reflection to develop the technology of T.S.S. and achieve mechanical excellence.

Technology aiming to seek efficiency through motorcycle racing at the international level but also technology to improve the intrinsic safety of a 2 wheel motorized road.

# L'ÉQUIPE

## THE TEAM

### DIRECTEUR TECHNIQUE

TECHNICAL DIRECTOR

### PILOTES DÉVELOPPEMENT

TEST DRIVERS

### INGÉNIEUR STRATÉGIE COURSE

RACE STRATEGY ENGINEER

### CHEF D'ÉQUIPE | RELATIONS

PARTENAIRES & OFFICIELS

TEAM MANAGER

PARTNERS & OFFICIALS RELATIONSHIPS

### INGÉNIEUR CONCEPTION

DESIGN ENGINEER

### INGÉNIEUR SUSPENSION

SUSPENSION ENGINEER

### INGÉNIEUR ÉLECTRONIQUE

ELECTRONIC ENGINEER

### MÉCANICIEN - POLYESTER

MECHANIC-POLYESTER

### MÉCANICIEN - USINEUR

MECHANIC-MACHINIST

### MECANICIEN PISTE

TRACK MECHANIC

### MECANICIEN MOTEUR

ENGINE MECHANIC

### TECHNICIEN ESSENCE

FUEL TECHNICAL

### RAVITAILLEMENT PISTE

TRACK REFUELING

### TECHNICIEN PNEUS

TYRES TECHNICAL

### GESTION PNEUS STAND

TYRES MANAGEMENT STAND

### DESSINATEUR DAO/CAO

CAD DRAUGHTSMAN

### CHRONOMÉTRAGE

TIMING

### RELATION PRESSE PARTENAIRES

BOUTIQUE

PRESS PARTNERS RELATIONSHIPS

SHOP

### ATELIER

WORKSHOP

### COMMUNICATION-DIGITAL

### CHEF CUISINIER

COOKER

### LOGISTIQUE RESTAURATION

STAND

LOGISTICS CATERING STAND

CHERON Emmanuel

CHERON Emmanuel

VADÉ Stéphane

FROGER Pascal

BRUNEAU Jean-Bertrand, HEMERY Thomas

HEMERY Thomas, NADOT Antonin

HEMERY Thomas, NADOT Antonin

ROBOAM Christophe, HERNANDEZ Claude

PAILLARD Guillaume, LECOMTE Laurent, ROBOAM Christophe

HERNANDEZ C., ROBOAM C., LECOMTE L., PAILLARD G., NADOT A.

ROBOAM Christophe, NADOT Antonin

BOULAY Fabrice, VADÉ Stéphane

BOULAY Fabrice, COURSEAUX Olivier, LEPROUST Jacky

MONCHATRE Joël

MONCHATRE Joël, RENARD Jean-Charles

HEMERY Thomas

HEMERY Thomas, MOUTIER Grégory, LEPROUST Jacky

BENNOUAR Sébastien, FROGER Pascal

DUMOUTIER Olivier, BOULAY Philippe

GAUTELIER Renzo

POTTIER Steeve

LEPROUST Sylvie, RENARD Jean-Charles, MONCHATRE Joël, MOUTIER Grégory

# HISTORIQUE DES MODÈLES

## MODELS HISTORY

MS05

2005

En 2005 le cahier des charges était de venir «simplement» remplacer la fourche par le T.S.S.

Le but étant de pouvoir fournir un kit T.S.S. à toutes équipes roulant avec une Suzuki 1000 GSXR (K5).



In 2005 the specifications were to come «simply» to replace the fork with the T.S.S.

The goal being to provide a kit T.S.S. to all teams racing with a Suzuki 1000 GSXR (K5).

MS06

2006

Evolutions :

- Cadre, toujours autour du moteur K5 Suzuki,
- Frein avant,
- Habillage spécifique MetisS aérodynamique.



Technical evolutions :

- Frame, always around the K5 Suzuki engine,
- Front brake,
- New aerodynamics.

MS07

2007

Evolutions :

- Bâti arrière,
- Réservoir,
- Roue avant 16,5" forgée PVM,
- Etrier 4 pistons AP-Racing,
- Disque avant ventilé 330mm,
- Aérodynamique.



Technical evolutions :

- Rear frame,
- Tank,
- Front wheel 16,5" forged PVM,
- 4-piston caliper AP-Racing,
- Front disc ventilated 330mm,
- New aerodynamics.

MS08

2008

Evolutions :

- Cadre réduit accueillant le nouveau moteur Suzuki K7,
- Bras-oscillant.



Technical evolutions :

- Reduced frame welcoming the new Suzuki K7 engine,
- Swingarm.

MS15

2015

Evolutions :

- Cadre réduit accueillant le nouveau moteur Suzuki L2,
- Amortisseurs Delcamp.



Technical evolutions :

- Reduced frame welcoming the new Suzuki L2 engine,
- Delcamp shock absorbers.

MS18

2018

Evolutions :

- Moteur porteur (L7),
- Compacité, Centre G abaissé,
- Bras oscillant inversé,
- Bloc selle-réservoir,
- Aérodynamique ...



Technical evolutions :

- Load-bearing motor,
- Lowering G Center, centering of the mass center (compactness)
- Reverse swingarm,
- One-piece design Seat-Tank,
- New aerodynamics ...

MS19

2019

**Nouveau Prototype.**

Evolution du train avant de concept JBB (T.S.S.2) avec une fourche rigide accueillant un nouveau système de freinage plus conventionnel à double disques/étriers et une nouvelle roue avant ...



**New Prototype.**

Evolution of the front end with a new Triangular Steering System (JBB concept, T.S.S.2) with a rigid fork and conventional braking system with double discs/calipers and a new front wheel ...

MS21



2021

Evolutions :

- Nouvelles pièces allégées,
- Nouveau système fixation silencieux,
- Optimisation habillage,
- Décoration Hommage JBB.



Evolutions :

- New lightweight parts,
- New exhaust fixing system,
- Fairing optimization,
- Tribute JBB decoration.





# PALMARÈS

## RECORDS

**16 VICTOIRES** dans sa catégorie depuis 2005

16 VICTORIES in its category since 2005

(10 catégorie OPEN / 6 catégorie EXPERIMENTAL)

(10 category OPEN / 6 category EXPERIMENTAL)

**6H DE ZOLDER**

2006

**BOL D'OR**

2006-2010-2011-2013-2014-2015-2021-2022

**24H DU MANS MOTOS**

2010-2011-2015-2016-2017-2021-2022

---

**MEILLEUR RÉSULTAT PAR ÉPREUVE**

BEST RESULT PER RACE

2<sup>e</sup> - 4H de Carole, 2008

2<sup>e</sup> - 8 Hours of Spa, 2008

7<sup>e</sup> - Bol d'Or, 2010

9<sup>e</sup> - 24H du Mans, 2014

11<sup>e</sup> - FSBK Le Mans, 2023

12<sup>e</sup> - 6H de Zolder, 2006

---

**FAITS D'ARMES**

FEATS OF ARMS

**7<sup>e</sup> meilleur temps en course au 24H d'Oschersleben (pilote : A. Delhalle)**

7<sup>th</sup> fastest time in the 24 Hours race at Oschersleben (pilot: A. Delhalle)

**Première fois qu'un prototype moto finit dans le TOP 10 (Bol d'Or 2006)**

First time a motorcycle prototype finishes in the TOP 10 (Bol d'Or 2006)

**Holeshot (4H de Carole 2008)**

**Meilleur temps en course (4H de Carole 2008)**

Best time in race (4H Carole 2008)

**Prix ESCRA (24H du Mans Motos 2010)**

ESCRA Award (24H Mans Motos 2010)

**Qualification à la SuperPole (Bol d'Or 2010)**

Qualification at the SuperPole (Bol d'Or 2010)

**Première fois qu'une machine de la catégorie OPEN termine devant la première de la catégorie SST du Championnat du Monde d'Endurance (Bol d'Or 2011)**

First time a machine in the OPEN class finishes front of the first in the SST category of the World Endurance Championship (Bol d'Or 2011)

**Première équipe et moto à remporter la catégorie EXPERIMENTAL (24H du Mans Motos 2016)**

First team and motorcycle to win the EXPERIMENTAL category (24H Mans Motos 2016)

**15 tours où le team METISS imprime le rythme à la course (24H du Mans Motos 2020)**

15 laps where the METISS team sets the pace of the race (24H Mans Motos 2016)

**Meilleur temps en course (course 1 FSBK Le Mans 2023)**

Best time in race (race 1 FSBK Le Mans 2023)





LE MARCHÉ DE LA GUICHARDIÈRE • ASTIP • IMPRIMERIE GRAVE  
 COMMUNE VIBRAYE • ACTIF INDUSTRIES GARAGE PICHON

WWW.TEAM-METISS.COM

45



[www.team-metiss.com](http://www.team-metiss.com)



[www.facebook.com/TeamMetiss45](http://www.facebook.com/TeamMetiss45)

METISS\*  
 Mairie de la ville de Vibraye  
 (72230)  
[contact@team-metiss.com](mailto:contact@team-metiss.com)

Service presse  
[contact@team-metiss.com](mailto:contact@team-metiss.com)

\* association reconnue « organisme d'intérêts général »

Réalisation : RenNa®

Photos : Pierre Clément, Renzo Gautelier, Michel Picard - DAO/CAO : Thomas Hemery